

第1報告:

「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機 産業と秘密再軍備の実態」

(永岑三千輝:横浜市立大学)

構成

- はじめに

- 問題の限定

1. ヴェルサイユ条約空軍禁止とそれへの対応

2. ハインケル機の世界的需要と禁止・制限回

- 避 – 第三帝国軍拡への直線的移行

3. 全金属製機開発・旅客機・航空路開拓の世界的名声と苦難

- ユンカース追放を経て会社は軍拡の主要な担い手に

おわりに

- 軍縮会議における平等の地位の確認から公然たる再軍備へ

はじめに

- 横井科研のテーマ・・・両大戦間期、**軍縮・軍備管理破綻**の総合的歴史研究
- 軍縮・軍備管理の**打破**の中心・・・ドイツ

しかし、それは、ヴェルサイユ体制下、条約による

- 武装解除、武器破壊・解体という**極限、最低の状態からの脱却**
 - ・・・**軍事的平等の要求**
- 空軍禁止・空軍力(空軍飛行機)禁止をどう打開するか、禁止下で可能なことは何か・・・ヴェルサイユ体制下、ドイツ国防軍の主たる関心事

問題の限定

- ヴェルサイユ体制下空軍・軍用機生産を**禁止**されていたドイツで、ナチスが**政権掌握後短期間のうちに巨大な空軍を建設**できたのは、なぜか？

可能にした主要な条件は何か？

- ワイマール期の「**秘密**」再軍備によるのか？
- ラパッコ条約による**秘密**の独ソ協力関係か？
- ソ連をはじめとする外国への生産移転か？
- それとも？
 - **公然たる形態**の中にこそ、現実的根拠が？
 - 航空機製造(民間機生産)の**国内基盤**は？

依拠する主要な文献・史料

- 歴史科学的検証の対象となる研究として、
 - ドイツ航空叢書(現在までに33巻)
 - そのうち、特にハインケル、ユンカーズの巻
- 主要史料
 - ドイツ連邦文書館(軍事文書館・フライブルク)の陸軍兵器局文書・・・RH8
 - ドイツ博物館(ミュンヘン)の文書館のハインケル、ユンカーズの文書

拙稿「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業と秘密再軍備」

- (1)・・・『横浜市立大学論叢』第65巻、社会科学系列、第1・2・3合併号、2014年、135-147ページ。
はじめに
 1. 陸軍兵器局と航空機産業－再軍備の基盤の形成
- (2)・・・同、第66巻、人文科学系列、第1号、2014年、1-29ページ。
 2. ヴェルサイユ体制下の戦勝国・中立国の軍需とハインケル社
- (3)・・・同、第66巻、社会科学系列、第2号、2015年、37-63ページ。
 3. 世界の勃興期航空産業とユンカース ……現在、初校中

ナチス・ドイツ、**短期間の大規模な** 航空機生産体制の構築とは？

- 1932年第三四半期・33年5月の航空機産業の従業員数「**わずか3200人**」、
279の工業部門の中で97番目、
ドイツ工業生産額のわずかに0.2%
- 1936年
14番目の部門、
総生産額の1.6%・・・**33年の15倍**
(全体は1.9倍、自動車工業は7倍)、
従業員数・・・124,878人(自動車は118,148人)

1932年時点のドイツ航空機産業の到達点をどう評価すべきか？

- 確かに、小規模。しかし、
- ドイツ航空機産業の**工業的技術的達成度**は、**当時**の世界の最先端を行くもの。
- 少数・小規模・・・大規模生産のための**基礎研究・基本的技術の開拓**
 - しかも、**民需**を中心として、国際市場で実績。
- 軍用機＝「軍器独立」の前提条件の形成。

ハインケルとユンカースの位置

- 『ドイツ航空—ドイツ航空技術発達史叢書—』
(現在33巻)における**位置づけ**
- 第5巻 エルンスト・ハインケル…「**高速飛行機**のパイオニア」
- 第24巻 フーゴー・ユンカーズ…「**航空**のパイオニア」
- いずれも、**民需・軍需の相互利用・転用**が可能。**民需から軍需へ、軍需から民需へ**。

ハインケル、ユンカーズの 再軍備における重要性

- 第三帝国初期から軍用飛行機の中核

次ページの計画(ミルヒ作成)にメッサーシュミットはみあたらない。……ルフトハンザ(重役ミルヒ)が採用したメッサーシュミット機の墜落事故……ミルヒの面目失墜、メッサーシュミット不信

- 1934-35年のミルヒの計画の内訳:

- Air Ministry Pamphlet No.248, The Rise and Fall of the German Air force (1933 to 1945), 1948, p.8.

1934-35年計画の機種・機数

Operational Types (Land)—	1934-35年計画の機種・機数
Do.11, Do.23 Bomber	372
Ju.52 Bomber (supplementary)	450
He.45 Reconnaissance (long range)	320
He.46 Reconnaissance (short range)	270
Ar.64, 65, He.51 S.E. fighters	251
He.50 Dive bomber	51
	— 1,714
Operational Types (Coastal)	
He.60 Reconnaissance (S.E. Floatplane)	81
Dornier Wal. Reconnaissance (long range)	21
He.38, He.51, S.E. fighter (Floatplane)	26
He.59 General purpose	21
	— 149
Elementary Trainers	
FW.44, Ar.69, He.72, Kl.25, Ar.66, W.34, etc.	1,760
Communications	
Kl.31 and 32	89
Miscellaneous	
Including experimental series of new bombers, the He.111, Do.17 and Ju.86	309
	— 4,021

1. ヴェルサイユ条約空軍禁止と それへの対応

- 戦勝国(米、英、仏、日本、その他)が、条約によりドイツに武装解除強制

ヴェルサイユ条約による武装解除

- SECTION III
- **AIR CLAUSES.**
- **ARTICLE 198.**
- The armed forces of Germany must not include any military or naval **air forces.** 航空兵力禁止。

飛行機、その部品・エンジンなど 全ドイツ領土で、生産・輸入、禁止

- **ARTICLE 201.**
- During the six months following the coming into force of the present Treaty, the **manufacture** and importation of aircraft, **parts of aircraft, engines for aircraft**, and **parts of engines for aircraft**, shall be forbidden in all German territory.
- 発効後半年間は、飛行機部品、飛行機エンジン・その部品なども含め、全面的に。

それでは、ラパッコ条約が脱出策？

- 1922年4月、独ソ間の条約・・・ラパッコの公然たる部分・・・第一次大戦中の損害の賠償請求権の相互放棄。国交樹立。
- その背後で、「国防軍と赤軍の**秘密の協力**を可能にした。
- その協力が、「飛行機生産をもたらし、ロシアでの**戦闘機パイロットの養成**を可能にした」(マイヤー)。

K.H.Maier, *Die geheime Fliegerrüstung in der Weimarer Republik 1919-1933*, Hamburg 2007, S.377.

飛行機生産一条約発効までに展開

飛行機生産に関しては、

- 短い期間とはいえ、第一次大戦から戦後にかけて、特にヴェルサイユ条約**発効の時点**、発効による航空機生産禁止までに、ドイツ航空機産業は世界の注目を集める開発に成功・・・後述
- したがって、ラパッコ・独ソ協力が「飛行機生産を**もたらした**」(マイヤー)との評価は過大、現実無視。
 - **確かにソ連**には有利・・・当時の世界最先端の生産・技術吸収・・・全金属製飛行機・戦闘機生産の**自立化への跳躍板**。
 - **ドイツ**飛行機企業(ユンカース)には不利、**経営の重荷**。市場としては伸びず、**経営危機**・・・後述

独ソ秘密の暴露・追及

- 1926年12月16日、**シャイデマンの政府弾劾演説**・・・社会民主党の入手した極秘資料にもとづき、国防軍と右翼武装団体との癒着、ソヴィエト赤軍との提携による秘密軍備の推進等を暴露。
- 引き続き、内閣不信任案提出・・・249対174の大差で可決・・・マルクス内閣退陣。

室潔『ドイツ軍部の政治史1914～1933』早稲田大学出版部、1989年、148-149ページ。

Rüdiger Bergien, *Die bellizistische Republik. Wehrkonsens und Wehrhaftmachung in Deutschland 1919-1933*, München 2012, S.146f.

ドイツ、西側との協調前進

- 相対的安定期、シュトレーゼマン外交
- 国際連盟への加盟—メンバーとしての地位と発言力
- ソ連との秘密協力への軍からの支援の急速な後退……後述のユンカーズの苦境、深刻に。

第一次大戦中の飛行機生産

Vortrag von Hauptmann Student am 12. Oktober 1920, Die Entwicklung der Flugtechnik im Ausland seit Kriegsschluss ,
S.1, in: BA RH8/I, 3594, Bl.77.

第一次大戦中の飛行機製造		
フランス	69,120	陸上・水上飛行機
イギリス	53,887	陸上飛行機
	754	水上飛行機
	2,448	飛行艇
イタリア	11,841	陸上・水上飛行機
アメリカ	16,858	陸上・水上飛行機
	500	飛行艇
計	155,408	機
ドイツ	48,386	機

空軍力剥奪の状況で何をなすべきか

- 第一次大戦がもたらした飛行機の威力は確認済み。
- 連合国 対 ドイツ の力関係も、統計から明らか。

終戦後—1920年10月の状況

ドイツ将校 (Student) の覚書...現状把握

- イギリスが「指導的」
- フランス...イギリスに追い越された。
- **アメリカ**では、フランスと同様、モーター産業が常に飛行機産業より強く、飛行機産業は戦争勃発時、「**時代の水準に達していなかった**」。したがって、フランスやイギリスのタイプをライセンスで製造していた。終戦後もなお、何百機ものDe Havilland, Spadを持ち帰った。その後、非常に活発に新機種開発に取り組み、**外国の影響からの脱却を試み、成功**している。ユンカーズ飛行機の導入は特別の視角から考察する必要がある。

- Ibid., in: BA RH8/I, 3594, Bl.77.

旅客輸送の経済性・性能比較

1920年10月

- シュトゥデント大尉によるデータ
旅客一人当たり、
 - Bristol 114 PS
 - Hanley 60 PS
 - 通常のC-Typ 60-90 PS
- それに対して、「わがユンカーズ(BMW185PS、旅客6人)は、31 PS」・・・彼なりに**高性能を確認**。
- Ibid.,S.2, in: BA RH8/I, 3594, Bl.77

ヴェルサイユ条約による破壊-引き渡し

- ヴェルサイユ条約(1919年6月28日調印)に基づく施行(1920年1月10日)により、航空機・飛行船・戦車ならびに戦闘車両・重火器・潜水艦・化学兵器などの保有が禁止
- たとえば、航空機に関して言えば、**1万5千機のドイツ軍航空機、2万6千点の航空機エンジンが破壊**され、100万平方メートルに及ぶ航空機整備工場、解体など

ハンス・ヨアヒム・クナウプ「第一次世界大戦後のドイツ航空機産業の国際戦略と日本(序論)ーミュンヘン・ドイツ博物館古文書館に存在するユンカース社関連資料の紹介ー」『慶応大学日吉紀要 ドイツ語学・文学』(48)、2011、39-40ページ。

政府・大統領・・・破壊・引き渡し 履行の態度

- 1920年10月の兵器局文書
- 「航空—平和委員会活動・・・平和条約の実行」
 - (Durchführung der mil. Luftklauseln des Friedens-Vertrages, Vortrag vom 10. 1920, in: BA, RH 8/I, 3594, Bl.95.)
- 1920年12月・・・飛行機装備引き渡しの法律・・・国防軍のなかに引き渡しを逃れようとする動き、それに対して。

(Gesetz betreffend Anmeldepflicht des zur Durchführung des Artikels des Friedensvertrages beschlagnahmten Luftfahrzeuggerätes. Vom 30. Dezember 1920, in: BA RH/I, 3594, Bl.140.)

空軍教育は続行

- 「ドイツ軍は航空兵欠如。しかし、連合軍は空の軍備を構築、したがって、**空軍力の本質と作用の知識で部隊を集中的に教育する必要性あり**」

第一次大戦の教訓の総括

網羅的体系的な教育諸項目・・・飛行機・エンジン工業の動員などの教訓も総括。

Wesen und Bedeutung der Fliegertruppe. Anhaltspunkte für die Ausbildung und den Unterricht im 100 000 Heer, Vortrag vom 4. Dezember 1920, in: BA RH 8/I, 3594, Bl.129-137.

ドイツ航空スポーツ協会

- Deutscher Luftsportverband・・・1920年設立
- 1920年代末には、会員が5万人を超える。
- 国防省の支援。
 - ヴェルサイユ条約の制限回避の手段としてのグライダー・スポーツ
- 1920年にシュトゥデント大尉(航空技術部門の長)がグライダー教育コース開設
- Air Ministry Pamphlet No.248, *The Rise and Fall of the German Air force (1933 to 1945)*, 1948, p.3.
 - 拙稿「ヴェルサイユ体制下ドイツ航空機産業と秘密再軍備 (1)」、『横浜市立大学論叢』第65巻、社会科学系列、第1・2・3合併号。

パイロット・乗組員養成・訓練

- 厳しい制限
- フォン・ゼークト将軍・・・それを回避するための 民間航空におけるパイロット養成のなかに **軍用パイロット養成**をもぐりこませる。
- 運輸省との協力... **民間**飛行士養成の秘密部門に **軍用**パイロット養成を設定。
- 民間機乗組員教育・・・軍用目的に投入可能
- 正規の軍用パイロット・**エリート将校**養成は、モスクワ郊外 (Lipezk) で・・・**ラパッコ**秘密協定。

Ibid.

航空兵力の基礎的條件の形成

- 普通にはフォン・ゼークトの活躍・策謀が特記されるが、同じ課題意識は、第一次大戦を体験した**若手エリート将校**(シュトゥデントなど大尉レベル)の**共通認識・広い基礎**。
- シュトゥデントは、後、第二次大戦では、オランダ攻撃とクレタ攻撃の**パラシュート部隊司令官**。

Ibid.

破壊 →しかし、**新機種開発**への刺激

- 戦勝国、すなわち、「これまでのわが敵」の諸国では、巨大な戦時期飛行機を活用する必要。それは、「大々的な自由な**開発の障害**」

- (Hauptmann Student, Die Entwicklung der Flugtechnik im Ausland seit Kriegschluss, Vortrag vom 12. Oktober 1920, S.2f, in: BA RH 8/1, 3594, Bl.77.)

- それに対して、ドイツは、むしろ、「**自由な開発**」、新機種開発の条件。

ヴェルサイユ条約の航空機規定

- 平和的航空運輸・民需利用と軍事的利用を区別しなかった。G.Schmitt(1991), S.197.
民需・軍需の相互転用の可能性、および現実に起きたことから考えるとあながち的外れではない制限・禁止規定。
- 1922年5月以降、航空機およびその周辺機器の製造に再度着手可能に。
但し、厳しい制限・・・時速170キロ以下
飛行範囲300キロ以内
最高継続飛行時2時間半以下
積載量600キログラム以下
クナウプ(2011)、40

「航空発注のほとんどすべて、 国の資金による金融」

- 1926年11月5日付「**極秘文書**」**Geheime Kommandosache**、in: BA RH 8/I, 3604, Bl.2.
- 航空機産業に関係するすべての生産的仕事の前提条件は、「**健全な発注政策**」である。
- それは、工業が広い視野で経済的技術的に正しく計画を立てることを可能にし、工業に提起された諸要求を充足するために**最新のもの**を提供させなければならない。

「航空運輸の維持と あらゆる航空機企業の支援」

- 国内外における**試験飛行**を通じて
- **スポーツの装い**のコンクール(コンテスト)を通じて
- 飛行機製造では、「**あらゆる技術的可能性を利用し尽くす**ため、**健全な競争の維持のため**」、
- **それぞれの分野で3社**を維持。
- 極秘文書 Geheime Kommandosache、in: BA RH 8/1, 3604, Bl. 3-4.

2. ハインケル機の世界的需要と禁止・制限回避—第三帝国軍拡への直線的移行



ハインケルの第一次大戦終了時の 到達点

- 第一次世界大戦が終わったとき、「われわれに疎遠な課題は何も残っていなかった」と。
- 初期の研究段階から「途方もなく拡大する実践」を余儀なくされ、航空機開発の飛躍を実体験。
- その飛躍の規模は、「1933年から35年の発展によってかろうじて凌駕されるほどのもの」だったと。
前掲、拙稿(2)、15ページ。

戦時中の開発の最良の成果W29

- その多数が、「**協商国に奪われ**、全協商国で熱心に利用された」。
- 1925年世界旅行の時、**日本**にも立ち寄る。
- **横須賀の海軍飛行場**で、「非常に良い状態の1918年製のたくさんの**私の可愛い子供たち**」を見た。
- 一部はオリジナル、一部は模倣。
- **模倣の仕方は、「きわめて頑固なもの」**・・・戦時のあわただしさの中での**設計ミス**の箇所さえも「**忠実に**」**真似**
- 「これほどまでのドイツ技術への尊敬とは」と。

1921年 戦後最初の飛行機を設計

- トラーフェミュンデの会社からの注文。
- **潜水艦積載のU1**・・・最初の作品から**兵器**(軍用)であり、ヴェルサイユ条約禁止の飛行機。
- 組み立て実演・・・「わずか1分半」・・・55馬力、時速150キロ。世界的名声の確立。
- 「相当な驚嘆」で迎えられ、**多数の国の海軍が購入**。
- 1925年世界旅行の際、ワシントン近郊の海軍の港に。

1922年 エルンスト・ハインケル 飛行機工場設立

- 戦勝国が、1922年5月5日から、一定の制限内で飛行機製造を許可。
- 1945年までに100種類以上の飛行機を設計。
 - ヨーロッパ最初の高速交通飛行機(He70)
 - 最初のロケット飛行機の一つ(He176)
 - 最初のジェット機(He-S3B)
 - 緊急時脱出用射出座席
 - 太平洋横断航空のためのカタパルト

最初は小さなスポーツ飛行機

- 最初の設計事務所は、トラーフエミュンデの飲み屋(クナイペ)の中。
- 1923年には、He3がイエテボリ(スウェーデン)の国際飛行機コンテストで、スポーツ飛行機一等賞。

前掲、拙稿(2)、19ページ。

スウェーデン海軍のための飛行機

- 大戦中のハンザーブランデンブルク社のW29 (ハインケル設計)の改良型。
- 製造は、ヴェルサイユ条約禁止回避のためスウェーデンで。
- さらに、スウェーデン海軍の求めで、魚雷飛行機 (Typ H.D.14) … 開発は1924・25年。
- 1928年12月に引き渡し。 前掲、拙稿(2)、17ページ。

アメリカの貨物(郵便)輸送機

- 1925年はじめ・・・He27 Nighthawk

この開発線上で、

- 1927年、「最初の純粋な**新聞**輸送機」He39を開発。
- 最初の11か月間に、85,400キログラム、1,308,200部を運び、総運行距離10万キロ。
- 「この分野の**世界記録**」樹立。 同、18ページ。

制限禁止的な概念規定無視

- 「**外国のための**軍用飛行機」建造。
- 買い手・・・中立国と戦勝国
- 北欧諸国、
- アメリカ、
- ロシア、
- 中国、
- ハンガリー、
- そして、**特に日本**。

「日本の友人たち」の助け

- 「協商国の監視委員会」がハインケル社に頻繁にやってきた。
- しかし、なにも発見できなかった。
- 協商国監視委員会のメンバーの「日本の友人たち」が、調査の危機が迫ると、毎度、適時に、その秘密の内部情報を提供した。
- 日本の委員から監視委員会来訪の情報が入ると、すべての危険な部品や製品を工場から注意深く取り除き、隠すことが出来た。同、20-21ページ。

極秘中の極秘プロジェクトへの関与

- ソ連(モスクワ南東360キロのLipezk)における**元戦闘機パイロット**の訓練...**エリート養成**。
- **偽装**の施設名・・・「科学的航空機実験検査所」
- そのための飛行機開発・・・ハインケルHD17
- この機種は、「**ほぼすべての点で**」禁止概念に抵触するもの。

同、21ページ。

アメリカのマシーンを「凌駕する」 高速飛行機の設計

- 1932年聖霊降臨祭の頃、
- 決断後、6か月で、新機種He70の処女飛行・・・時速377キロ、8つの速度記録。
- ハインケルによれば、高速飛行機におけるアメリカの優位は、「打ち破られた」と。
- この到達点で、ヒトラーの権力掌握。

「外国にとっての謎」と現実

- ナチ体制下、37年までの数年間における大々的なドイツ空軍建設の**驚異的**スピード
- 「いかがわしい推測」・・・32年から33年の間に、秘密のうちに大規模生産をやっていた、と。
- しかし、実際には、大規模生産の段階には行っていない。
- **同一規格による大量生産**を「即座に始める」ことが出来る**前提**を創出していた。
- そこで、再軍備のための**11タイプの機種**を引き受けた、と。
同、25ページ。

3. 全金属製機開発・旅客機・航空路開拓 の世界的名声と苦難

—ユンカース追放を経て会社は軍拡の主要な担い手に



ユンカーズ社

- 本社・中心工場 デッサウ
- 海外支社・工場
 - 1922ソ連 (モスクワ近郊Fili)・・・しかし、1927年ソ連政府が**認可取り消し**・・・ソ連の飛行機会社に譲渡 G.Schmitt(1991)、S.214
 - 1924スウェーデン(Limhamn bei Malmö)
第三帝国による契約破棄...1935年生産停止。
 - トルコ (Angora=アンカラ)・・・1928年**破産**
Ibid., S.211

デッサウの飛行機工場の規模

- ヴェルサイユ体制の制限下で、1923年12月の
エーベルト大統領視察のときに作成された資料
では、
 ユンカース飛行機工場には、1922年11月、
 職員Angestellte162人、労働者Arbeiter500人。
- Zahl der Arbeitnehmer in den Junkers-Werken, den 6. 12. 1922, in: DMM,
Juprop 1254.

外国工場

- ヴェルサイユ条約による禁止・制限規定を逃れるため、またその禁止・制限規定の国際監視団のコントロールを逃れるため、航空機製造の一部を外国に。
- スウェーデンの航空子会社AB Flygindustri (50% 出資、32%も間接支配)
飛行機はドイツ本社工場で。
現地でヴェルサイユ条約制限を超えた強力エンジン
など装備

ユンカースの親露的態度

- ソ連はその広大さから、**航空運輸**にチャンス
- **感情的にも**東方に惹かれるもの・・・若いエンジニアとしてペテルスブルクのロシア企業ノーベル社に職を得ようとしたことがあった。
- 子供たちにロシア語を学ばせようとしたし、彼らが後に共産党関係組織のメンバーになり、あるいはそれらに共感を持って、容認した。

Wagner(1996), S. 186.

ユンカーズ・・・11月革命容認の態度 民主主義的共和制擁護、**民主黨員**

- 1918・11・16の言明 雷雨としての「革命」・・・
清掃・元気回復・活性化などの作用
- 1919・5・5の言明
以前の状態に帰ることは虚妄。
世界では何事も永続しない。すべては
不断の交替・転換の法則にしたがう。
革命は無駄なものではなかった。ドイツ
帝国は「頑迷化していた」

Schmitt(1991), S.140.

民主党の著名人

- **ワイマール憲法の「父」**フーゴー・プロイス・・・ユダヤ系
- ノーベル平和賞（1927）のL.クビツデLudwig Quidde... 帝政期に皇帝批判文献で投獄された。
- **外務大臣ワルター・ラーテナウ（ラパッコ条約締結）**・・・ユダヤ系、AEG共同設立者E.ラーテナウの長男.....極右組織のテロにより死亡（1922.6. 24）
- 初代党首フリードリヒ・ナウマン
- テオドール・ホイス（戦後・西ドイツの初代大統領）
- 社会学者マックス・ウェーバー

ユンカーズの旅客・貨物輸送機の 構想

- 大戦下、1914年9月30日の覚書

6人乗り**旅客機**の構想・経済性計算

陸上・海上輸送との比較計算

Schmitt(1991), S.148.

敗戦直後、軍用飛行機から民間機へ

- 1919年1月31日の指示
(研究所長マーダー宛)

「低廉、経済的、軽い、シンプル、機能性、長持ち」といった特徴の旅客機、2万ないし3万マルク以下で。

春には、まずは、軍用機改造タイプを製造。

Schmitt(1991), S.150.

ついで、
F 13 - 最初の旅客機(6人乗り) Herta
1919年8月19日撮影



アメリカにおけるデモンストレーション飛行、その路線

W.Wagner, Hugo Junkers. *Pionier der Luftfahrt – seine Flugzeuge*, Bonn 1996, S.146.



他方で、ラパッコ＝独ソ協力で ソ連に工場進出

- ドイツでの生産禁止措置を回避するため。
- しかし、次のソ連のフィリ工場の人的構成がしめすように、**現地スタッフ**のウエイトが大きい。
- 結果的に、
 - **技術移転、設備移転、**
 - **生産能力移転**

フィリ工場の人的構成 1924年12月

全体で1163人~1165人 G.Schmitt(1991)

		<u>6. Dez.</u>	<u>13. Dez.</u>	<u>20. Dez.</u>	<u>27. Dez.</u>
<u>Angestellte:</u>					
kaufmännische	deutsche	12	12	12	12
	russische	77	77	77	77
kaufmännisch-technische	deutsche	4	4	4	4
	russische	30	30	30	30
technische	deutsche	137	137	137	137
	russische	44	44	44	44
diverse	deutsche	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
gesamt		<u>316</u>	<u>316</u>	<u>316</u>	<u>316</u>
<u>Russische Arbeiter:</u>					
Flugzeugbau	männlich	450	452	453	453
	weiblich	43	43	43	42
Motorenbau	männlich	86	85	83	83
	weiblich	2	2	2	2
Betriebsmittelverwaltung	männlich	172	172	171	172
	weiblich	23	23	23	23
Wirtschaftsbetriebe (Fuhrpark etc.)	männlich	32	32	32	32
	weiblich	<u>41</u>	<u>41</u>	<u>40</u>	<u>40</u>
gesamt		<u>849</u>	<u>849</u>	<u>847</u>	<u>847</u>
<u>Personalstärke:</u>		<u>1165</u>	<u>1165</u>	<u>1163</u>	<u>1163</u>

(„Hugo Junkers Werke GmbH“, München)

Fili工場生産テンポ

・・・1925年4月までに100機



フィリ工場は経営的には、**重荷**に

- ユンカースのゼークトその他陸軍兵器局への度重なる訴え……救済、資金供給を求めて。
- 極秘プロジェクトなので、ゼークト、陸軍兵器局は対応に困惑。
- しかも、**相対的安定期**に入ると国家・政府は西側接近へ。

市場開拓＝民間航空開拓へ

- 1920年11月、「ロイド東方航空」に6機を提供し、資本参加。
- ユンカーズみずから、航空会社設立
 - 国際的航空網建設の活動・・・

前掲拙稿(3)、44－45ページ。

- しかし、空港などインフラ整備、国家からの資金援助の獲得のために、諸航空会社の統合が求められる。
- ルフトハンザ航空の成立

ユンカース飛行機利用の旅客貨物航空路線 1925年

Günter Schmitt, *Hugo Junkers. Ein Leben für die Technik*, Planegg 1991, S.238.

Luftverkehr Personen und Frachten

**Beginn
des regelmäßigen Verkehrs
20. April**

Berlin – Gleiwitz	4 Stunden
Berlin – Königsberg.	4 3/4 „
Berlin – Genf	11 „
Berlin – München	5 „
Berlin – Warnemünde	2 1/4 „
Frankfurt – Wien	7 „
Königsberg – Helsingfors 7 1/2 „	
Königsberg – München 10 1/2 „	
Genf – Budapest	11 „
Malmö – London	10 „
Oslo – Dresden	10 „
Ruhrgebiet – Gleiwitz	11 „
Ruhrgebiet – Hamburg 3 1/2 „	
Ruhrgebiet – Wien	9 „
Stockholm – Helsingfors 3 1/2 „	
Stockholm – Genf	20 „

**Auskunft und Flugscheine
in allen Reisebüros**

mit Junkers-Flugzeugen

ユンカーズの民主的態度

- ワイマール期の平和的国際関係を促進する精神態度
- ナチスに対する批判的態度

— 前掲拙稿(3)、55—56ページ

恐慌期経営危機と追放

- ユンカース内部で、恐慌対応の中、重役・従業員の削減
- 経営内対立・・・ソ連のフィリ工場の経営者が、補償を求めてユンカースに迫る。
- 経営危機・・・親ナチ的社員とユンカースとの対立

ユンカースへの脅迫状

- ナチスの卍のサインを付した匿名の脅迫状
- 会社内の重役たちの過去の詳しい「暴露」
- ワイマール民主主義諸政党との結びつきへの非難

– 前掲、拙稿(3),56-58ページ

軍需への対応の検討開始

- 準備措置・・・1933年1月中旬の経営会議
- 1932年12月の軍縮会議・・・ドイツ、原則的に軍事的平等を獲得・・・それを踏まえて、
- 「軍事航空の開始で予期される大量注文」の影響を検討。
- ユンカースの会社への官庁諸当局の影響力強化への対応を検討。

- しかし、その移行の前に、ナチス政権誕生

- ユンカース追放・・・直ちにデッサウを去れ、と。
- 企業の国有化、
- 特許の没収

前掲拙稿(3)、59－62ページ

ナチ体制下初期のユンカーズ

ユンカーズ追放後の経営陣により、

- 大量生産体制(フォードシステム)導入
- ユンカーズも、ハインケルと同様、大量生産のための**基礎的な準備は出来上がっていた。**

おわりに

—軍縮会議における平等の地位の確認＝公然たる再軍備へ

- 相対的安定期、シュトレーゼマン外交
- 国際連盟への加入を経て、
- 国際連盟加盟国としての対等・平等の要求が基礎に。
- 空軍力に関しても。

ただ、その実現に関しては、当初、非常に用心深い姿勢（ヒトラーの1934年3月時点の見地でさえも）

- 陸軍兵器局ドキュメント

原則上、**軍事的平等**を勝ち取る

- 1932年12月の軍縮会議
- 「ドイツの国内事情が荒れていることがある種の圧力になって、十二月はじめの軍縮会議で、原則上はドイツも**軍事的には平等であるという譲歩**を勝ち取った。」

(リデル・ハート著岡本鐳輔訳『ヒトラーと国防軍』原書房、1976年、82ページ)

「防衛的」空軍力の要求

1934年3月段階の文書, BA RH 8/999

